

Imágenes de la problemática de movilidad urbana en la periferia de la ciudad de Puebla: el caso del nodo de la avenida Libertad y avenida Ciprés en la Junta auxiliar de San Francisco Totimehuacán

Olivia Castillo Castillo ⁽¹⁾, Ignacia Morales Reyes ⁽²⁾ y
Sabino Martínez Juárez ⁽²⁾

Resumen: En el presente trabajo se muestra la problemática de movilidad urbana en una de las periferias de la ciudad de Puebla. Se hace un breve recorrido histórico al territorio de la Junta auxiliar de San Francisco Totimehuacán en la ciudad de Puebla, para observar con claridad la transformación del paisaje de este territorio. Factores como la construcción del periférico ecológico y el cambio en el uso de suelo ha permitido un crecimiento acelerado y desordenado de conjuntos habitacionales en esta zona. La ausencia de planificación urbana se hace evidente ante infraestructura inacabada en la que no se habilitan los cuatro carriles de la avenida Libertad, la invasión del espacio público por parte de una constructora, la falta de responsabilidad de los actores políticos y la serie de problemáticas derivadas de la confluencia de todos estos factores. Particularmente se discute la movilidad y conectividad urbana en el nodo de la avenida Libertad y la avenida Ciprés, su relevancia territorial y los factores que lo han convertido en un punto de conflicto para quienes transitan a través de esta vialidad ya sea como conductores o peatones.

Palabras clave: movilidad - conectividad - periferia - infraestructura urbana - ciudad de Puebla

[Resúmenes en inglés y en portugués en las páginas 63-64]

⁽¹⁾ ⁽²⁾ ⁽³⁾ Ver CVs de Olivia Castillo Castillo, Ignacia Morales Reyes y Sabino Martínez Juárez en las pp. 64-65

Historia del territorio

El estado de Puebla es uno de los estados industrializados más importantes de México, el municipio de Puebla es la capital del Estado cuya división política se divide en 17 juntas auxiliares, una de las más extensas es San Francisco Totimehuacán.



Mapa 1. Ubicación del Estado de Puebla



Mapa 2. Juntas auxiliares
(basados en Memoria de Puebla)

En este trabajo se mostrarán imágenes de la problemática urbana que se circunscribe en una de las periferias de la ciudad de Puebla de manera específica en la Junta Auxiliar de San Francisco Totimehuacán. Los antecedentes históricos de San Francisco Totimehuacán se remontan a 2,000 a.C. (de acuerdo con la evidencia arqueológica de la zona) y que con el tiempo devino en el llamado Señorío de Totimehuacán en donde se localizan vestigios de la relación que se estableció con pueblos xicalancas, nahuas, chuchones, ngiguas y mixtecos que llegaron a la región. Este Señorío fue sometido por los soldados de Tepeaca en 1480, de tal suerte que quedaron como tributarios de México-Tenochtitlán. Durante la conquista de los españoles Totimehuacán quedó como encomienda de Alonso de Galeote y de los frailes franciscanos. El templo de San Francisco –en la actualidad solo quedan las ruinas de esa edificación– fue erigido por Francisco de B Herrera en el año de 1574, quien fue el maestro que construyó la catedral de Puebla.

La jurisdicción de Puebla de Los Ángeles a mediados del siglo XVIII comprendía: Puebla, Amozoque, Cuautinchan y Totimehuacán. A principios del siglo XIX San Francisco Totimehuacán estaba constituido por seis pueblos, 13 haciendas y 18 ranchos habitados por 3847 personas. En 1849, San Francisco Totimehuacán tenía la categoría de Municipalidad del Departamento de Puebla. Por decreto del H. XLI Congreso Constitucional del Estado de Puebla, el 6 de septiembre de 1962, de los 268.5 Km² de Totimehuacán, 96.6 se incorporan al municipio de Puebla y 171.9 quedan al municipio de Tecali de Herrera. Este decreto se aplicó el 15 de febrero de 1963 (Miquel Hernández, 2024, p.67-68; Suárez Cruz; Navarro Rosales; Melgarejo Pérez, 2024).

Tal como se puede observar la mayor parte de este territorio tenía un uso agrícola, con una baja densidad poblacional. No obstante, durante el siglo XX se realizaron obras de infraestructura que abrieron vialidades, como por ejemplo, la construcción de la presa Manuel Ávila Camacho en la zona de Valsequillo que se concluyó en 1946, se trata del cuerpo de agua más grande de Puebla, así como la carretera Puebla-Valsequillo que permitió la movilidad hacia lugares como el parque Africam-Safari que abrió sus puertas en 1972. A finales de 1997 se inauguró la primera parte del periférico ecológico de la Ciudad de Puebla.

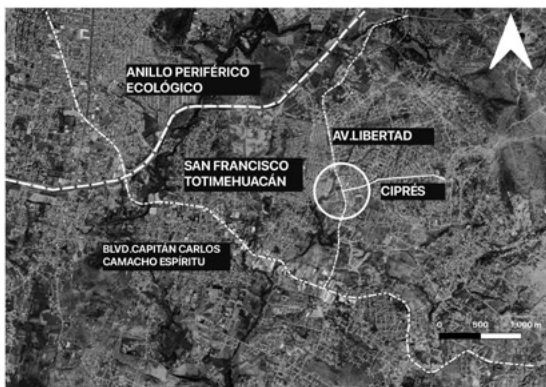
Urbanización del territorio

Giglia (2019) señala que los pueblos conurbados, las colonias populares y los conjuntos habitacionales representan los contextos urbanos más comunes en las periferias de la Ciudad de México, en el territorio de San Francisco Totimehuacán confluyen estas tres realidades, reproduciendo no solo estos contextos, sino las mismas problemáticas, derivadas de la mala planeación urbana en la ciudad de Puebla.

Una de las problemáticas que afecta esta planeación se refleja en la movilidad urbana, que, para el caso de esta junta auxiliar, tiene un impacto directo sobre su población que ha ido en aumento, de acuerdo con los últimos datos del censo del INEGI 2020, la junta auxiliar cuenta con 280 207 habitantes, en donde el 6 % habita en localidades rurales y el 94 % habita la parte urbana. San Francisco Totimehuacán cuenta con una urbanización importante, en términos poblacionales, la población femenina corresponde al 51 % y la población masculina al 49 %. Respecto a la vivienda el INEGI 2020 indica una habitabilidad de 73, 897 de casas habitadas. Este censo poblacional señala que en esta demarcación se cuenta con servicios básicos como agua entubada, drenaje, electricidad, conectividad a internet, así como transporte público.

El tema de la movilidad y accesibilidad del transporte público para esta población es relevante debido a que existe una población con discapacidad de aproximadamente 7,833 habitantes, quienes representan el 3% del total de población, la cual también requiere de especial atención, ya que al igual que el resto de la población necesita espacios de movilidad urbana segura.

La movilidad se liga directamente con la conectividad, que Marshall (2005) define como la planeación urbana que permite que los desplazamientos de las personas sean de forma más rápida o por el contrario las limita, un diseño urbano razonable permite la conectividad impactando positivamente a la sociedad. Por otra parte, la permeabilidad también se refiere a la capacidad de esas conexiones para transportar a personas y/o vehículos.



Mapa 3. Avenida Libertad

La conectividad depende de la infraestructura con la que cuenta un territorio, es decir, la conectividad topológica de las vialidades está correlacionada con cómo los usuarios viven las posibilidades o ausencia de ellas en los espacios. En este sentido la conectividad de las calles representa una red compleja. Sosa Compeán (2022) hace referencia al trabajo de Taras Agryzkov (2018, en Sosa Compeán, 2022) quien señala que para realizar un análisis cualitativo de la ciudad es necesario contar con un modelo capaz de estructurar la multiplicidad de relaciones entre los objetos y agentes involucrados en las relaciones producidas en las calles. Para ello el concepto de nodo será central: la definición de los nodos (...) considera la intersección de los caminos de flujo como los enlaces entre estos nodos (Morales Agiss, 2019, p.176 en Sosa Compeán, 2022, p.57).

¿Qué ocurre cuando estos nodos no se planean?, ¿cuándo pese a las quejas vecinales se implementan sin ningún sentido de ordenamiento territorial?, ¿qué ocurre en el paisaje de esta parte de la ciudad?, de manera particular en la avenida Libertad que inicia en el Km 10 del Boulevard Carlos Camacho Espíritu (antes carretera Puebla-Valsequillo) que concluye en el camino a Chiltepeque con salidas al periférico ecológico. Para ello, se observarán tomas fotográficas realizadas con dron que permiten dimensionar los cambios en el paisaje urbano que tiene como principal vía de comunicación la avenida Libertad. A continuación, se muestra una serie fotográfica de la avenida Libertad iniciando en el Boulevard Carlos Camacho Espíritu. En la Foto 1 se observa el inicio de la avenida Libertad en el nodo con el Boulevard Carlos Camacho Espiritu en la que se observan los únicos 50 metros en los que están habilitados los cuatro carriles, que son el reflejo de una infraestructura urbana incompleta, que impacta en la accesibilidad de un sector de esta periferia de la ciudad.

La urbanización de esta zona se puede documentar primero con el asentamiento humano que dio origen a la colonia Santa Catarina.



Foto 1. Vista de Valsequillo e inicio de la Avenida Libertad.

Fuente: (Castillo Castillo, I., 2026)



Foto 2. Conjuntos habitacionales San Patricio 1 y 2, Barrios Santa Catarina, San Diego, Colonia Santa Catarina. Fuente: (Castillo Castillo, I., 2026)

Colonia Santa Catarina

El primer asentamiento urbano colindante con la avenida Libertad fue la Colonia Santa Catarina. A nivel de reconocimiento oficial, el 19 de diciembre de 1995 en el Periódico Oficial del Gobierno Constitucional del Estado de Puebla se publicó el decreto que incorporaba a la Colonia Santa Catarina al desarrollo urbano del Municipio de Puebla, señalando las siguientes características:

Conformación urbanística	Metros cuadrados
Superficie total de la Colonia	666,827.06 M²
Superficie lotificada	491,709.10 M²
Superficie vialidades	175,117.97 M²
Área de equipamiento urbano y servicio público	68,783.38 M²
Número de lotes	2714
Número de manzanas	96
Área afectada	3,023.07 M²

Tabla 1. Conformación urbanística de Santa Catarina (Periódico oficial del Estado de Puebla, 19 de diciembre de 1995).

En este decreto el Municipio de Puebla afirmó que desarrolla acciones con el fin de lograr la ejecución de diversos instrumentos relativos al desarrollo urbano como son el Plan Rec-

tor de Desarrollo Urbano, el Programa de Conurbación, el Desarrollo Subregional, dentro del marco del Programa de Desarrollo Regional Angelópolis. En este decreto también se establece que el H. Ayuntamiento del Municipio de Puebla en Sesión Ordinaria de Cabildo de fecha 29 de agosto de 1995, acordó implementar el denominado, Programa para la Incorporación de Asentamientos irregulares al Desarrollo Urbano de esa jurisdicción, que servirá de base para la regularización de la tenencia de la tierra de ese tipo de asentamientos, proporcionándoles los servicios públicos necesarios, así como la infraestructura suficiente en cuanto a urbanización.

En esta planeación urbana se establecieron vialidades, sus dimensiones y el beneficio que en aquel momento se haría para la Colonia Santa Catarina, incluyendo su alineamiento, nomenclatura y señalización, así como el compromiso social para la urbanización progresiva.

Conjuntos habitacionales

En estudios que analizan las diversas periferias en la ciudad de México (Giglia, 2019), se ha observado el evidente cambio del territorio a partir de una política de vivienda encaminada, o al menos así se ha expuesto a solucionar la falta de espacios habitacionales en la zona metropolitana, generando una periferia constituida por conjuntos habitacionales unifamiliares. En el caso que nos ocupa, si bien hay conjuntos con estas características, como es el caso de los conjuntos habitacionales Barrios, Santa Catarina, Juan Pablo II, San Diego y una mínima parte de San Patricio. Se ha incrementado la construcción de torres de departamentos de 5 plantas, densificando aún más el territorio.



Mapa 4. Vista satelital del nodo



Foto 3. Nodo de la avenida Libertad y la avenida Ciprés. Fuente: Castillo, 2026)

La cercanía de este territorio con el periférico ecológico pareciera ser un incentivo para la industria inmobiliaria que construye y vende estos conjuntos habitacionales, sin aportar infraestructura al territorio. Muy al contrario, la Constructora IVI S.A. de C.V. con la anuencia del gobierno municipal y estatal de Puebla en el año 2021, invadió el espacio público que colinda con la avenida Libertad.

El caso de la Constructora IVI S.A. de C.V. es emblemático de las peores prácticas en el desarrollo urbano. Reportes periodísticos señalan quejas contra IVI Constructora S.A. de C.V., que van desde construir sin contar con un dictamen de uso de suelo (La Jornada, 2008) vender casas sin servicio de agua potable (Milenio, 2023) e invasión de vialidades (La jornada, 2021). No obstante, también es posible ver en los portales de transparencia del gobierno municipal de Puebla convenios de colaboración entre el gobierno y la Constructora IVI S.A. de CV. (Portal de transparencia, Gobierno de Puebla, 2017). Mostrando un claro conflicto de intereses que lamentablemente ha perjudicado a una parte importante de la población en la ciudad de Puebla.

Los conjuntos habitacionales de San Patricio fueron construidos por la Constructora IVI S.A. de C.V. no aportaron ningún tipo de infraestructura a esta zona, muy al contrario cerraron una vialidad que permitía el tránsito entre este territorio y la localidad de Tla-telpa, invadieron el espacio público, como consecuencia los habitantes cuyas propiedades colindan con la avenida Libertad reprodujeron esta acción, afectaron el espacio público, se alinearon no a las medidas de sus propiedades, sino a la de la invasión territorial de la Constructora IVI S.A. de C.V. De tal suerte que la avenida no ha sido habilitada en cuatro carriles, sino únicamente en dos que después se abre a cuatro, esto se vuelve sumamente confuso y ha provocado accidentes fatales con varios decesos y accidentes automovilísticos.

El gobierno municipal ignoró en el año 2021, el decreto de 1995 que señala las medidas de las vialidades de la zona y que precede en 25 años a la construcción de estos conjuntos habitacionales, anteponiendo las ganancias económicas de un particular por encima de una vialidad primaria absolutamente necesaria para esta zona territorial, lo que sugiere temas de corrupción e impunidad que posibilitan este tipo de prácticas generando grandes problemáticas sociales.

Nodo de la avenida Libertad y avenida Ciprés

El nodo de la avenida Libertad y la avenida Ciprés es la entrada principal a las colonias Santa Catarina, 18 de marzo y Artículo Primero, así como una entrada hacia el pueblo de San Juan y el pueblo de Santo Tomás Chautla. Previo a la masiva construcción de conjuntos habitacionales se trataba de una vialidad funcional. No obstante, la construcción de los conjuntos San Patricio que tienen edificaciones a ambos lados de la avenida generó un nodo sumamente problemático, en la siguiente imagen se observa como el hecho de tener habilitado un solo carril paraliza el tráfico cuando un autobús de transporte público se detiene para subir o bajar a algún usuario:



Foto 4. Desde esta perspectiva se puede apreciar la invasión al espacio público del conjunto habitacional San Patricio y la invasión del espacio público de quienes colindan con la avenida. Fuente: Castillo, 2026

Aunado a la construcción masiva de conjuntos habitacionales en la colindancia de la avenida Libertad, se suma la construcción de Ciudad Universitaria 2 la segunda mayor sede dentro de la ciudad de Puebla de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla (BUAP) que tiene proyectada una matrícula de treinta mil personas para el año 2030. Durante

el año 2025 el Sistema de Transporte Universitario (STU) reportó el traslado de cinco mil personas diariamente, este transporte utiliza de manera regular la avenida Libertad en ambos sentidos, debido a que, pese a las dificultades de esta vialidad la movilidad es más fluida ya que el camino que se supondría más directo, tiene al menos dos nodos de conflicto, el primero se localiza en la intersección entre el Boulevard Carlos Camacho Espíritu y el periférico ecológico y un cuello de botella a la altura del centro de San Francisco Totimehuacán. En la siguiente fotografía se pueden observar dos autobuses del STU en el nodo de avenida Libertad y avenida Ciprés.



5



6

Foto 5. Autobuses del Sistema de Transporte Universitario de la BUAP. Fuente: Castillo, 2026

Foto 6. Choque entre una unidad de transporte público y un usuario particular. Fuente: Castillo, 2026

En cuanto al impacto entre los vecinos de la zona se señala que “es muy peligroso, está mal planeado (...) ya no sabe uno de dónde cuidarse, de la izquierda, de la derecha, de frente por los fraccionamientos, es un peligro (...) ya ha habido muertos y atropellados, hay choques automovilísticos a cada rato. Los fines de semana está intransitable, porque se llena. Lo toman como atajo para no atravesar el centro de San Francisco Totimehuacán y para salir al periférico” (VCC)

Varios de los entrevistados señalan la necesidad de habilitar la totalidad de la avenida libertad, es decir los cuatro carriles, así como instalar infraestructura vehicular “no hay ningún tipo de flechas, semáforos, topes, etc, que indiquen quienes tienen el pase, y a la vez para que los autos puedan disminuir la velocidad (AB)

Conclusiones

En este trabajo se observa a una de las periferias de la ciudad de Puebla, que muestra un crecimiento acelerado y desordenado, ligado directamente con la problemática de la vivienda, en este caso se expone el impacto territorial de los conjuntos habitacionales que se han construido particularmente en la zona de estudio en San Francisco Totimehuacán. El comportamiento de las inmobiliarias es consistente y generalizado con respecto al interés primordial por sus propias ganancias económicas, como ocurre con la Constructora IVI S.A. de C.V., edificando construcciones con una nula planeación urbana, lo que impacta directamente en la conectividad urbana y trae como consecuencia un uso de suelo desarticulado lo que conlleva una falta de transporte público, debido a que la oferta se ve sobrepasada ante la rápida densificación territorial.

Se reconoce a la movilidad como un problema estructural en un territorio específico; la movilidad en esta periferia reproduce la desigualdad, ya que la población que vive más alejada de sus centros de trabajo, escuela o lugares de esparcimiento, paga más tiempo y dinero, lo que se traduce en una mala calidad de vida en el habitar. Las imágenes aquí presentadas muestran parte del impacto visual de la desigualdad territorial que genera estrés y fatiga por movilidad urbana con consecuencias en la salud física y mental de los habitantes de este territorio, frente a una sensación de aislamiento y exclusión social.

El tema de la movilidad se entrecruza con la infraestructura mal planificada, en este caso con carriles no habilitados en una avenida sumamente transitada, invasión del espacio público que reduce el espacio peatonal al disminuir drásticamente el tamaño de las banquetas. Esto es posible gracias a la falta de responsabilidad de los actores locales, en este caso de las distintas presidencias municipales y un probable conflicto de interés con las constructoras e inmobiliarias que únicamente venden los conjuntos habitacionales sin ningún tipo de repercusión por la ausencia de planificación urbana que tiene un impacto exponencial a través del tiempo. En este sentido, es necesario dar cuenta de estos temas con el fin de documentar problemáticas sociales que pueden tener soluciones plausibles en un marco de legalidad que beneficie a la población que habita o transita a través de la periferia de la ciudad de Puebla.

Referencias

- Castillo Castillo, I. (2026). Fotografías realizadas con dron.
- Giglia, A. (2019). Las nuevas periferias. Espacios marginales y sentido de pertenencia local. En M. A. Portal Ariosa y A. Ziri6n P6rez (Coord.), *Periferias. Antropolog6a en los l6mites de la ciudad y la cultura*. Universidad Aut6noma Metropolitana.
- Gobierno de la Ciudad de Puebla (s/f). *Transparencia*. Recuperado el 15 de febrero de 2026. https://gobiernoabierto.pueblacapital.gob.mx/transparencia_file/smdif/2016/77.fracc33/77.33.conv.colab.smdif.ivi.constructora.oct.2016.pdf
- Marshall, S. (2005). *Streets and Patterns*. Spon Press.
- Miquel Hern6ndez, M. (2024). *Las juntas auxiliares en Puebla: entre la descentralizaci6n y el control administrativo*. Benem6rita Universidad Aut6noma de Puebla
- Mu6oz Hern6ndez, A. (2015). *Propuesta de soluci6n a los problemas de movilidad urbana, en la zona sur de la Ciudad de Puebla*. [Tesis de maestr6a, Benem6rita Universidad Aut6noma de Puebla]. Benem6rita Universidad Aut6noma de Puebla
- Peri6dico Oficial del Gobierno Constitucional del Estado de Puebla (19 de diciembre de 1995), H. Puebla de Zaragoza
- Puga Mart6nez, J. (17 de marzo de 2008). *Sin dictamen de cambio de uso de suelo, la empresa IVI construye casas en ejidos*.
- Puga Mart6nez, J. (2008). Sin dictamen de cambio de uso de suelo, la empresa Ivi construye casas en ejidos. *La Jornada* <https://www.lajornadadeoriente.com.mx/2008/03/17/puebla/pue103.php>
- Sosa Compe6n, L. B. (2022). ENFOQUES PARA EL DISE6O DE FLUJOS EN ESPACIOS URBANOS: CONECTIVIDAD VIAL VS PREFERENCIAS EN MOVILIDAD. *Dise6o, Arte Y Arquitectura*, (13), 51–69. <https://doi.org/10.33324/daya.vi13.556>
- Su6rez Cruz, S., Navarro Rosales, M., Melgarejo P6rez, M. (2024). Totimehuacan, un sitio arqueol6gico del Formativo en la periferia de la ciudad de Puebla. Su delimitaci6n, conservaci6n y protecci6n. En M. Dur6n M6rquez y M. Melgarejo P6rez (Coord.), *De Totimehuacan a Tepalyacotl: Perspectivas para su historiograf6a*, Instituto Nacional de Antropolog6a e Historia, Puebla, Comisi6n de Derechos Humanos de Puebla.
- Tenahua, A. (17 de julio de 2023). Denuncian a constructora por venderles casas sin servicio de agua potable en Puebla. *Milenio* <https://www.milenio.com/politica/comunidad/denuncian-constructora-vendio-casas-sin-servicio-agua-puebla>
- Torres Fragoso, J. (2023). M6s gobierno central, menos gobernabilidad y gobernanza territorial: las juntas auxiliares en Puebla. *Estudios Pol6ticos*, 58 (enero-abril), 125-151 <https://www.scielo.org.mx/pdf/ep/n58/0185-1616-ep-58-125.pdf>

Abstract: This paper examines the urban mobility challenges in one of the outlying areas of Puebla City. A brief historical overview of the San Francisco Totimehuac6n district within Puebla City is presented to clearly illustrate the transformation of the area's landscape. Factors such as the construction of the ecological ring road and changes in land use

have led to rapid and unplanned growth of housing developments in this zone. The lack of urban planning is evident in the unfinished infrastructure, including the incomplete four-lane Libertad Avenue, the encroachment of a construction company onto public space, the lack of accountability among political actors, and the series of problems stemming from the convergence of these factors. The paper specifically discusses urban mobility and connectivity at the intersection of Libertad Avenue and Ciprés Avenue, its territorial significance, and the factors that have transformed it into a point of conflict for both drivers and pedestrians.

Keywords: mobility - connectivity - periphery - urban infrastructure - city of Puebla

Resumo: Este artigo examina os desafios da mobilidade urbana numa das áreas periféricas da cidade de Puebla. Uma breve visão histórica do distrito de San Francisco Totimehucán, dentro da cidade de Puebla, é apresentada para ilustrar claramente a transformação da paisagem da área. Fatores como a construção do anel viário ecológico e as alterações no uso do solo levaram ao crescimento rápido e desordenado de empreendimentos imobiliários nesta zona. A falta de planejamento urbano é evidente nas infraestruturas inacabadas, incluindo a Avenida Libertad, ainda incompleta e com quatro faixas, a ocupação indevida do espaço público por uma empresa de construção, a falta de responsabilização entre os atores políticos e a série de problemas decorrentes da convergência destes fatores. O artigo discute especificamente a mobilidade e a conectividade urbana no cruzamento da Avenida Libertad com a Avenida Ciprés, a sua importância territorial e os factores que o transformaram num ponto de conflito tanto para os condutores como para os peões.

Palavras-chave: mobilidade - conectividade - periferia - infraestruturas urbanas - cidade de Puebla

[Las traducciones de los abstracts fueron supervisadas por el autor de cada artículo.]

Olivia Castillo Castillo. Profesora Investigadora, actualmente Coordinadora de la Maestría en Comunicación en la Facultad de Ciencias de la Comunicación de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla. Candidata a Doctora en Lingüística por la Universidad Nacional Autónoma de México, Maestra en Ciencias del Lenguaje (BUAP). Licenciada en Ciencias de la Comunicación UNAM. Curso de posgrado por la Universidad Complutense de Madrid. Perfil PRODEP, miembro del Cuerpo Académico BUAP-CA-359 Territorio, Migración, Lengua e Imagen. Líneas de investigación: lingüística clínica, sociolingüística e interculturalidad, territorio, migración.

Ignacia Morales Reyes. Profesora investigadora en la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, los trabajos que ha abordado son: migración internacional de mexicanos a Estados Unidos, mujeres en la migración, territorio y patrimonio, miembro de la Red de norteamericanistas (REDAN) CISAN/UNAM. Perfil PRODEP, miembro del Cuerpo

Académico BUAP-CA-359 Territorio, Migración, Lengua e Imagen, egresada del Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades BUAP, y Universidad Nacional Autónoma de México, especialista en Migración Internacional por el Colegio de la Frontera Norte.

Sabino Martínez Juárez. Profesor Investigador Asociado en la licenciatura en Arquitectura de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla. Arquitecto (BUAP), Magíster en Proyecto Urbano por la Pontificia Universidad Católica de Chile y Doctor en Antropología Social, FFyL-BUAP. Líder del Cuerpo Académico BUAP-CA-359 Territorio, Migración, Lengua e Imagen. Líneas de investigación: Territorio, cosmovisión, lengua indígena, interculturalidad, arquitectura, paisaje, ciudad y proyectos urbanos.